

антропонимии иных этносов данных государств, что говорит о сближении их культур.

---

1. Джон А. А. Дунганские прозвища // Материалы по востоковедению. Вып. 1. Фрунзе, 1984. С. 55–61.

2. Имазов М. Х. О дунганских родовых фамилиях // Диалог учёных на Великом Шёлковом пути. Бишкек, 2002. С. 90–94.

3. Калимов А. Дж. Пути развития антропонимии среднеазиатских дунган // Ономастика Средней Азии. Фрунзе, 1980 ; *Его же*. Имена среднеазиатских дунган. Бишкек, 2003.

4. Ошанин И. М. Китайско-русский словарь. М., 1959.

5. Решетов А. М., Седловская А. Н. Влияние межэтнических контактов на антропонимию дунган // Ономастика Средней Азии. М., 1978.

6. Стратанович Г. Г., Яншиансин Ю. Я. Типы антропонимии дунган // Этнография имён. М., 1971.

7. Яншиансин Ю. Краткий дунганско-русский словарь. Фрунзе, 1968.

УДК 911.375-054(511)+316.334.56(511)+911.375.4:656

**Г. Б. Дудченко**

*Невский институт языка и культуры,  
Санкт-Петербург, Россия*

**G. B. Dudchenko**

*Nevsky Institute of language and culture,  
St.-Petersburg, Russia*

## **Хуньчунь как многофункциональное городское поселение**

### **Hunchun as a multifunctional urban settlement**

В статье приведен краткий анализ факторов, повлиявших на становление многофункциональности города Хуньчунь, расположенного на северо-востоке Китая. Среди них природные условия района, состав населения и т. д. Особое

внимание уделено преимуществам географического положения и проектам транспортных коридоров.

*Ключевые слова:* северо-восток Китая, Цилинь, Хунчунь, Туманган, приграничное сотрудничество, урбанизация.

The paper presents a brief analysis of the factors that influenced the formation of multi-functionality of the city of Hunchun, located in the Northeast of China. Among them, the natural conditions of the district, the composition of the population etc. Special attention focuses on the advantages of geographical situation and the projects of transport corridors.

*Keywords:* Northeast of China, Jilin, Hunchun, Tumenjiang, cross-border cooperation, urbanization.

В XX в. в связи с колоссальным ростом численности населения, изменением структуры сфер занятости, перераспределением по территории производительных сил и рабочих мест в Китае особую актуальность приобрели вопросы урбанизации и геоурбанистики. В дальнейшем интерес к данным проблемам усиливался благодаря росту экономики, повышению общего уровня благосостояния и изменению структуры материальных потребностей населения, а также тому, что города Китайской Народной Республики в конце XX — начале XXI в. заметно меняли свой облик.

Многие из признаков классификации и типологии городов, установившиеся в науке на примерах других стран, оказались применимы и к Китаю. Города можно подразделять по численности населения, проживающего на постоянной основе, по площади городской застройки, планировке, функциям, составам населения и т. д. Также заметны корреляции одних признаков с другими. Например, многофункциональными городами являются, как правило, города крупные с населением в несколько миллионов человек или, по крайней мере, свыше 500 тыс. Именно они становятся центрами административными, промышленными, научно-образовательными, транспортными, туристическими и т. д., сочетая в себе множество разного рода функций. Однако есть примеры, когда в Китае ярко выраженную многофункциональность приобретают города, которые в масштабах КНР трудно отнести к крупным.

Город Хунчунь расположен на востоке Яньбяньского Корейского автономного округа провинции Цилинь. По итогам переписи 2010 г. численность его населения составила 280 тыс. чел. Однако

в сравнении с другими городами северо-востока КНР, в том числе с большей численностью населения, в нём не выделяется ни градообразующего предприятия, ни отдельного градообразующего комплекса разных предприятий и организаций, но одного направления деятельности. Многофункциональность Хуньчуня сложилась в силу ряда факторов.

Некоторые из функций города предопределены природными условиями местности, такими как наличие залежей угля и других полезных ископаемых и среда, благоприятная для ведения сельского хозяйства, в особенности занятия земледелием, овощеводством. В начале XX в. Хуньчунь стал местом угледобычи и административным центром уезда с аграрными предприятиями в сельской местности, а также в пригороде. Наиболее заметные посевные площади отведены здесь под выращивание риса, кукурузы, сои.

В не меньшей степени сказалось на развитии ситуации приграничное положение Хуньчуня. Город расположен на территории КНР вблизи границ как с Российской Федерацией (Хасанский район Приморского края), так и с Корейской Народно-Демократической Республикой (провинция Северный Хамгён). Хуньчунь вошёл в число городов, расположенных вдоль российско-китайской границы, в которых получили развитие приграничная торговля и въездной туризм.

С одной стороны, как туристический центр, ориентированный на приём туристов из России, Хуньчунь получил развитие в том же направлении, что и другие приграничные города в Китае, в которых создаётся своеобразная индустрия покупок и развлечений. В городе строились гостиницы, торговые комплексы, появлялись соответствующие рестораны, аттракционы, бани, салоны красоты и т. д. Практически все вывески в городе стали выполняться на трёх языках — китайском, корейском и русском. С другой стороны, Хуньчунь в данной сфере приобрёл свою специфику. Например, туристами из России в городе оказались востребованы медицинские учреждения, возник спрос на самые разные лечебные процедуры.

В 1992 г. Госсовет КНР присвоил Хуньчуню статус открытого пограничного города, в результате чего возникла Хуньчуньская пограничная зона экономического сотрудничества. К концу 1990-х гг. в ней действовало около 400 совместных предприятий [1, с. 60, 62]. По сравнению со многими другими городами на Северо-Востоке КНР

вдоль границы с Российской Федерацией, в том числе также получившими особый статус и сформировавшими подобные зоны, в Хуньчуне создавались предприятия не только по торговле и обслуживанию, но и по выпуску и переработке различной продукции, что тем самым обозначило промышленное значение города.

В Хуньчуне введены в действие цех по сборке электрооборудования, предприятие по пошиву одежды, цех по переработке морепродуктов, цех глубокой переработки древесины, цех по производству паркета и т. д. Значительная часть продукции ориентирована на экспорт, в частности, в Японию и Россию. Практикуются и реэкспортные отношения, когда зарубежные партнёры поставляют в Хуньчунь сырьё или комплектующие изделия, а вывозят готовую продукцию.

В 90-е гг. XX в. производственные мощности Хуньчуньского завода минералов достигли 2 млн т в год. На Хуньчуньской электростанции «Да Тан» были сданы в эксплуатацию два агрегата по 100 тыс. кВт. Проектная мощность электростанции составляет 1,4 млн кВт [2, с. 118].

Среди многих других городов, близ которых открывались пункты пропуска, Хуньчунь имел свои преимущества. В отличие от большинства из них, таких как Суйфэньхэ, Фуюань, Хэйхэ, Дуннин, Мишань, Хулинь, Жаохэ, Тунцзян, расположенных в провинции Хэйлунцзян, данный пограничный переход открылся в другой провинции — Цзилинь, став в ней единственным наземным пунктом пропуска на границе с Россией и самым южным среди всех пограничных переходов на российско-китайской границе. Он не разделен с российской стороной водными пространствами, как переходы, расположенные по берегам рек Амур и Уссури. В то же время к югу от Хуньчуна близ своего устья протекает судоходная река Туманган, по которой проходит граница между Китаем и Северной Кореей. Город Хуньчунь по своему расположению ближе всех городов в КНР к Японскому морю, к которому Китай выхода не имеет. Находится город и в относительной близости от Владивостока, а также заселённых и освоенных районов Приморского края, морских портов КНДР и юга Дальнего Востока России.

Данные преимущества географического положения позволили выделить Хуньчунь как один из ключевых пунктов крупных экономических проектов, в том числе международных, которые усиливают

значение Хуньчуня как транспортного узла, тем самым подчёркивая в числе других эту функцию города.

Внутри Китая активно развивается транспортная сеть, и участие Хуньчуня в ней весьма заметно. Так, в 2015 г. открылось движение по скоростной магистрали между Хуньчуном и одноимённым с провинцией городом Цзилинь, охватившее и другие населённые пункты в провинции.

В начале 1990-х гг. актуальность приобрёл международный проект «Туманган», предусматривающий создание в данном регионе системы трансграничных транспортных коридоров. Китайской стороной при условии установления свободного судоходства по реке Туманган и проведения дноуглубительных работ предполагалось строительство порта в районе Хуньчуня. В силу ряда причин, в том числе технических сложностей, данная идея осталась нереализованной, и к 1998 г. от проекта создания морского порта отказались. Однако для вывода грузов из провинции Цзилинь через Хуньчунь к Японскому морю появились разные другие варианты с использованием портов как в России — Посьет и Зарубино, так и в КНДР — Раджин, Сонбон, Чхонджин [3, с. 66–67].

Проект «Туманган» предполагает многостороннее сотрудничество в регионе. Однако есть и двусторонние китайско-российские и китайско-северокорейские проекты, в которых Хуньчуню отводится особая роль как городу, выполняющему функцию транспортного узла. Так в 1999 г. была построена железнодорожная ветка Махалино — Хуньчунь, связавшая Китай с югом Хасанского района Приморского края и ответвлением Транссибирской магистрали, ведущим из России в КНДР. С железной дорогой связаны и перспективы доставки грузов из Хуньчуня через российские порты. Например, контейнерные перевозки через порт Зарубино в порт Ниигата в Японии. Определённые перспективы возникают с дальнейшим развитием других видов транспорта, как и всей транспортной инфраструктуры. В 2015 г. руководство провинции Цзилинь выступило с инициативой построить скоростную автомагистраль Хуньчунь — порт Зарубино — Владивосток [4]. Существует проект создания скоростной трансграничной железнодорожной магистрали между Хуньчуном и Владивостоком. Подобные трансграничные проекты имеются и в отношении Хуньчуня и портов КНДР.

Рассмотренные черты Хуньчуня как многофункционального города способствуют его развитию и включению в самые разные сферы и проекты международного сотрудничества в регионе.

---

1. *Петров А. И.* Проект «Туманган»: при взаимопонимании всё реально // Китай в Северо-Восточной Азии: история и современность. Владивосток, 1999. С. 56–73.

2. Северо-Восточный Китай на рубеже XX–XXI вв. Владивосток, 2005. 240 с.

3. *Верхотуров Д. Н.* Туманганский проект: нынешнее состояние и перспективы // Россия и Корея: проблемы улучшения отношений России и государств Корейского полуострова : доклады, представленные на науч. конф. корееведов. Москва, 29 ноября 2007 г. М., 2008. С. 64–70.

4. *Леонидов А.* Открыт Свободный порт Владивосток // Review Восточный экономический форум (тематическое приложение к газете «Коммерсантъ»). № 158. 2015. 1 сент. С. 14.